

**FÁBIO LUIS GRIZOTO**

**MEMÓRIA FERROVIÁRIA NA CIDADE DE ITU**

**CELACC/ECA-USP  
2012**

**FÁBIO LUIS GRIZOTO**

**MEMÓRIA FERROVIÁRIA NA CIDADE DE ITU**

Trabalho de conclusão do curso de pós-graduação em Gestão de Projetos Culturais e Organização de Eventos, produzido sob a orientação do Prof. Dr. Silas Nogueira.

**CELACC/ECA-USP**

## Memória Ferroviária na Cidade de Itu<sup>1</sup>

Fábio Luis Grizoto<sup>2</sup>

**Resumo:** O presente artigo tem como objeto de estudo a história de vida dos antigos trabalhadores da Estrada de Ferro Sorocabana e Ferrovias Paulistas S/A (FEPASA) da cidade de Itu. Utilizando da história oral, foi analisado fragmentos da identidade ferroviária por meio de depoimentos de antigos ferroviários, numa tentativa de reconstruir parte da história ferroviária da cidade, que não está registrada como a história oficial do município, para que em breve estas memórias possam ser socializadas dentro de um futuro museu municipal ou espaço cultural que poderá tratar sobre esta temática.

**Palavras-chave:** Ferrovia; Memória; História Oral; Cultura.

---

<sup>1</sup> Trabalho orientado pelo Prof. Dr. Silas Nogueira.

<sup>2</sup> Técnico em Turismo, Guia de Turismo Regional, Nacional e América do Sul, Bacharel em Turismo, é Turismólogo na Prefeitura Municipal da Estância Turística de Itu.

**Abstract:** This article is an object of study the life history of the former employees of the Sorocabana Railway and Paulista Railways S/A (FEPASA) the city of Itu. Using oral history, was analyzed fragments of identity railway through testimonies of former rail in an attempt to rebuild part of the railway history of the city, which is not registered as the official history of the city, so that soon these memories should be broadened within a future municipal museum or cultural space that could handle on this issue.

**Keywords:** Railroad; Memory, Oral History, Culture.

**Resumen:** Este artículo es un objeto de estudio de la historia de vida de los ex empleados del Ferrocarril Sorocabana y Ferrocarriles Paulista S/A (FEPASA), la ciudad de Itu. Uso de la historia oral, se analizó fragmentos de identidad a través de testimonios de tren de ferrocarril antigua, en un intento de reconstruir parte de la historia ferroviaria de la ciudad, que no está registrada como la historia oficial de la ciudad, para que luego estos recuerdos deban ampliarse dentro de un futuro museo municipal o espacio cultural que podía manejar en este tema.

**Palabras clave:** Ferrocarril, Memoria, Historia Oral, Cultura.

## **Introdução**

Há algumas décadas a história e as ciências sociais, tem se preocupado em tornar as pesquisas científicas mais humanas, buscando novas fontes de informação, além dos documentos oficiais e evidências materiais de fatos e processos históricos. Desta forma iniciaram-se investigações a respeito das vivências e percepções das pessoas sobre sua realidade, valorizando testemunhos de indivíduos integrantes da classe operária, abandonando as abordagens tradicionais e centralizando a atenção nos sujeitos.

O historiador britânico Edward Palmer Thompson (1993) enaltece a pesquisa oral como campo compatível aos padrões acadêmicos, e uma fonte histórica que apresenta a contribuição de todos os cidadãos, principalmente os anônimos, relatando suas atividades dentro de uma sociedade, por meio de narrativas, sobre o trabalho, as relações familiares e sociais, podendo apresentar diversas opiniões sobre a mesma realidade, muitas vezes contrária à história oficial.

A abordagem deste tema tem origem na constatação da existência de antigos ferroviários ainda vivos na cidade de Itu, que o autor obteve contato por meio de visitas para convidá-los a uma palestra no ano de 2010, sobre a construção do futuro trem turístico, denominado de Trem Republicano. Depois da descoberta desta rica fonte histórica esquecida e escondida nestes antigos trabalhadores das estradas de ferro, verificou-se a necessidade desta pesquisa inédita da identidade ferroviária local.

O presente artigo tem como objeto de estudo a história de vida dos antigos trabalhadores da Estrada de Ferro Sorocabana e Ferrovias Paulistas S/A (FEPASA) da cidade de Itu. Utilizando da história oral, foi analisado fragmentos da identidade ferroviária por meio de depoimentos de antigos ferroviários, numa tentativa de reconstruir parte da história ferroviária da cidade, que não está registrada como a história oficial do município, para que em breve estas memórias possam ser socializadas dentro de um futuro museu municipal ou espaço cultural que poderá tratar sobre esta temática.

## 1. Ferrovia no Brasil e no Mundo

O trem é exaltado por ANDRADE (2002) como bonito, seguro, imponente, majestoso, e componente estético que foge ao comum e se demonstra maravilhoso ou mesmo sublime, quer em suas formas arrojadas atuais, quer em suas linhas e limitações primitivas.

Antigo ou moderno, qualquer trem torna-se elemento remanescente da pujança desbravadora e do empenho da humanidade que, nos difíceis tempos passados, rasgou caminhos sobre rochas, à beira de abismos e nos fundos de vales, para conseguir chegar a altas regiões, apesar das afrontas e das dificuldades que as montanhas lhe impunham como insuperáveis desafios.

Segundo PALHARES (2002), a ideia de se utilizar trilhos, ainda de madeira, para facilitar o deslizamento de rodas, já era conhecida entre os egípcios e os romanos na Antiguidade. O costume continuou durante a Idade Média e a Moderna, nas minas, especialmente as de carvão, na Inglaterra. Atualmente, as ferrovias são construídas de trilhos de aço e descansam sobre dormentes<sup>3</sup>.

Em 27 de setembro de 1825, *George Stephenson* inaugurou a primeira ferrovia do mundo, ligando as cidades de *Stockton* e *Darlington* na Inglaterra, com sua locomotiva, convencendo os capitalistas de que sua invenção podia substituir os cavalos.

Esta foi a primeira vez que um motor a vapor arrastou um trem transportando passageiros sobre uma via férrea pública. Alguns anos depois, Estados Unidos, França e Alemanha começam a instalar suas próprias ferrovias. Além das locomotivas a vapor, apareceram, sucessivamente, as elétricas e as diesel-elétricas.

---

<sup>3</sup> Dormentes podem ser de madeira, metálicos (aço) ou de concreto-armado (mais modernos), têm por função receber e transmitir ao lastro os esforços produzidos pelas cargas dos veículos. Além disso, serve de suporte para os trilhos, permitindo a sua fixação e mantendo constante a distância entre eles (bitola).

Segundo RONÁ (2002), o transporte ferroviário no Brasil iniciou-se no dia 30 de abril de 1854, quando o então imperador D. Pedro II inaugurou a **Estrada de Ferro Mauá**<sup>4</sup>. Com 16,9 quilômetros de extensão, interligava a cidade de Magé à região conhecida por Raiz da Serra, próxima à cidade imperial de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro.

Ainda segundo o autor, o Barão de Mauá foi um dos maiores industriais e banqueiros já existentes no País, investiu intensamente nos setores navais e ferroviários, iniciando a construção da ferrovia que interliga a cidade de Santos a Jundiaí, no Estado de São Paulo. Porém, em 1875, foi declarada a falência de Mauá, obrigando-o a vender a maioria de seus bens para pagar os credores, voltando a trabalhar no comércio.

Em 1867, é inaugurada a *São Paulo Railway*, linha férrea entre os municípios de Santos e Jundiaí, interligando o litoral ao interior paulista. Seis anos mais tarde, em 1872, com a inauguração da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, por barões do café, os trilhos estende-se à cidade de Campinas.

Entre os anos de 1873 e 1875, quatro novas ferrovias foram inauguradas na província de São Paulo, todas financiadas por capitais de fazendeiros locais: a Companhia Ituana (1873) ligando a cidade de Itu à Jundiaí, a Estrada de Ferro do Norte (1875) ligando a capital paulista à cidade de Cachoeira Paulista, a Sorocabana (1875) ligando a cidade de Sorocaba a capital e a Mogiana (1875) ligando a cidade de Campinas a Mogi-Mirim. Posteriormente outras se formaram: a E. F. Araraquara, a São Paulo-Minas, a Bragantina, a Itatibense, a Companhia do Dourado, a Companhia do Rio Pardo e a Rioclarense, e outras menores. Enfim, não houve um planejamento na construção das ferrovias em São Paulo: elas simplesmente foram acompanhando o avanço das plantações de café. Portanto iniciavam-se nas fazendas do interior e terminavam na região portuária da cidade de Santos. Tal crescimento manteve-se até a década de 1930, quando então o País já possuía 30 mil quilômetros de vias.

---

<sup>4</sup> A Estrada de Ferro Mauá recebeu este nome em homenagem ao seu idealizador e empreendedor, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá (1813-1889).

Segundo PALHARES (2002), diferentemente dos Estados Unidos, cujas ferrovias tiveram um papel importante na expansão e na ocupação do oeste norte-americano, interligando o Atlântico ao Pacífico, no Brasil seu objetivo primordial era escoar a produção agrícola do interior para os portos. Percebe-se com isso um baixo número de linhas férreas interligando as principais cidades dos Estados, e menor ainda o número de ligações interestaduais.

Antes destas ferrovias, as mercadorias eram transportadas por tropas de mulas ao porto de Santos, enfrentando caminhos quase intransitáveis. Ultrapassar a cidade de Rio Claro a quase 200 quilômetros de distância era considerado economicamente inviável por causa do alto custo e o tempo do frete. A expansão da fronteira agrícola rumo às terras virgens do Oeste Paulista, que englobava as regiões atuais das cidades de Jaú, Bauru, Ribeirão Preto, São Carlos e São José do Rio Preto, foi possível devido à velocidade e ao barateamento do frete deste novo meio de transporte, que tornava o preço final do produto mais competitivo. Nesta mesma época, muitos fazendeiros construíram palacetes na cidade de São Paulo, que passou a oferecer uma cultura urbana mais propícia ao desenvolvimento capitalista do que à vida agrária, patriarcal e restrita das fazendas. Mudanças que afetarão para sempre a dinâmica da economia do estado, tornando-o maior produtor de café do país no final do século XIX e quase todo o século XX.

A organização da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que interligou inicialmente as cidades de Campinas a Jundiaí, estimulou capitalistas e fazendeiros ituanos a detectarem vantagens e a necessidade de se constituir também uma empresa ferroviária que ligasse Itu ao ponto terminal da “*São Paulo Railway*”.

Os ituanos sabiam que por meio da *São Paulo Railway* poderiam ligar a cidade de Itu a Jundiaí e chegar a Capital da Província e ao litoral paulista, transportando bens de produção e de consumo. Essa ferrovia iria, sem dúvida, facilitar e reduzir os custos com o transporte de mercadorias importadas e a exportação da produção local e da região.



## 1.1 Companhia Ytuana de Estrada de Ferro

O jornalista NARDY FILHO (2000) relata que nos fins do século XIX, a cidade de Itu possuía extensas áreas cultivadas, principalmente dedicadas à cultura do café e também estava se desenvolvendo no setor industrial graças à Fábrica de Tecidos São Luiz, inaugurada em 1869. Os principais capitalistas, fazendeiros, comerciantes e industriais da cidade vislumbraram a necessidade de organizar uma companhia que se encarregasse de construir uma estrada de ferro.

A 20 de janeiro de 1870 foi organizada a Companhia Ytuana de Estrada de Ferro. Os sorocabanos, representados pelo industrial húngaro Luiz Matheus Maylasky, sugeriram que a linha fosse prolongada até Sorocaba. Como a sugestão não foi aceita, Maylasky retirou-se da reunião e organizou a criação, em fevereiro do mesmo ano, a Estrada de Ferro Sorocabana.

O principal organizador e primeiro presidente da Companhia Ytuana de Estrada de Ferro foi José Elias Pacheco Jordão, que dedicou grande parte da vida à política, filiando-se ao Partido Conservador, foi eleito deputado provincial por diversas legislaturas, e por duas vezes, assumiu o governo da Província, na qualidade de vice-presidente.

BORBA (1977) afirma que a Companhia Ituana foi organizada quase que exclusivamente com capitais ituanos, sendo o principal investidor o Grupo Pacheco, conhecido na época como “Pachecos de Itu”<sup>5</sup>.

Aproximadamente dois anos e meio após haver sido batida a primeira estaca para a sua construção, em 17 de abril de 1873, era inaugurado o trecho inicial – com 67 quilômetros e meio de extensão – da Estrada de Ferro Ituana, ligando Itu a Jundiáí.

---

<sup>5</sup> Composto pelos irmãos: Francisco de Assis Pacheco, João Baptista Pacheco Jordão, Francisca Emília Pacheco Jordão, Joaquim Elias Pacheco Jordão, José Elias Pacheco Jordão e o cunhado Francisco Pereira Mendes.

Esse trem inaugural também transportou parte dos convencionais, que participaram da reunião dos republicanos convocada para acontecer na cidade de Itu, e que se tornou conhecida por “Convenção de Itu”, que ocorreu no dia posterior à inauguração da ferrovia. Aliás, sabe-se da vinculação dos dois eventos: a assembleia republicana foi marcada intencionalmente para a referida data a fim de aproveitar-se do ambiente festivo que a cidade estaria vivendo pela inauguração da estrada de ferro, conforme relata NOGUEIRA (1954):

Em princípios de dezembro recebia São Paulo a adesão de Bragança, Campinas, Atibaia, Itapetininga, Amparo, Jundiaí, Tietê, Jaú e Itu. Observe-se que todos esses núcleos eram localizados no centro-oeste paulista. Nenhum representante do Vale do Paraíba. Daí provavelmente ter a escolha recaído em uma cidade da depressão periférica: Campinas ou Itu, para sede da convenção... Pensou-se na maneira de atrair o maior número possível de correligionários por ocasião da Convenção e fazê-la coincidir com a inauguração da Estrada de Ferro Ituana, pareceu à solução indicada. Com os trens especiais que correriam nessa ocasião, poderia vir muita gente. Essa sugestão aventada por José Vasconcelos de Almeida Prado em São Paulo, foi vista com simpatia... (p. 387-388).

NOGUEIRA (1954) ressalta que foram realizados muitos festejos para a inauguração da ferrovia, a cidade foi toda enfeitada com ornamentos para receber tanto o ilustre Presidente da Província que viria inaugurar a Estrada de Ferro, como também os republicanos.

Houve discursos de várias autoridades, apresentação de bandas de música, queima de fogos de artifício e um grande banquete fora servido. Curiosamente, participaram do evento, amistosamente, o Presidente da Província Senhor João Teodoro Xavier de Matos, seus acompanhantes monarquistas, os acionistas da Estrada de Ferro e os republicanos, os quais, estes haviam dirigido a cidade para participar da Convenção no dia seguinte.

A primeira Convenção Republicana do Estado de São Paulo ocorreu na residência de Carlos Vasconcelos de Almeida Prado, no dia 18 de abril de 1873, e nela foram definidas as bases do Partido Republicano Paulista (PRP). A reunião contou com a presença das principais lideranças políticas que trabalhavam pela implantação do regime republicano, que se apresentaram como delegados dos clubes republicanos de Campinas, Botucatu, Amparo, Jundiaí, Bragança Paulista, Constituição (depois

Piracicaba), Jaú, Capivari, Itu, Itapetininga, Indaiatuba, Mogi-Mirim, Itatiba, Sorocaba, Porto Feliz, Vila de Monte Mor, Tietê, São Paulo e Rio de Janeiro, num total de cento e trinta e três convencionais. A presidência da Convenção coube a João Tibiriçá Piratininga.

Dessa Convenção é que partiram os movimentos que culminaram com a eclosão da Proclamação da República, efetivada no dia 15 de novembro de 1889, 16 anos após a Convenção de Itu. Em 1923 com a inauguração do Museu Republicano, a cidade de Itu recebe o título de “Berço da República”.

Segundo a descrição de NARDY FILHO (2000) no ano de 1873, a Companhia Ituana abriu um ramal, saindo da estação de Itaiçi, na linha-tronco, até a cidade de Indaiatuba. Anos depois, os trilhos chegaram às cidades de Capivari e Piracicaba. Em 1892, a Companhia inaugurou o prolongamento de sua linha de Piracicaba à cidade de São Pedro.

A Companhia Ytuana de Estrada de Ferro, além de ter construído mais de 240 quilômetros de linha férrea, também explorou o transporte fluvial a vapor nos rios Tietê e Piracicaba, através do Porto de João Alfredo na cidade de Piracicaba, até Porto Martins, onde outra vez se ligava a uma linha que seguia para cidade de São Manuel, nas proximidades de Bauru.

Durante a década de 1980, a antiga linha-tronco da Ituana que passava na área central da cidade foi progressivamente desativada, à medida que se entregavam os trechos da variante da FEPASA unindo a estação de Boa Vista, em Campinas, à cidade de Mairinque, tornando-se um importante corredor de exportação dos produtos brasileiros para o porto de Santos.

Dos vestígios que podem ser vistos da antiga Companhia Ytuana de Estrada de Ferro, na cidade de Itu, destacam-se: a antiga estação ferroviária, sem trilhos, sendo utilizada para outras funções pela Prefeitura; vários galpões que abrigaram armazéns e oficinas; e o leito ferroviário sem a via permanente<sup>6</sup>, que num de seus trechos foi

---

<sup>6</sup> A via permanente é composta pelos trilhos, dormentes e o lastro.

transformado numa grande avenida, sendo hoje uma importante via para desafogar o trânsito na área central da cidade.

## **1.2 Estrada de Ferro Sorocabana**

Por sua vez a Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, que inaugurou o primeiro trecho em 1875, ligando São Paulo a Sorocaba, com o objetivo inicial de transportar o algodão produzido na cidade, teve uma péssima administração inicial, de modo que quando a linha-tronco estava próxima à cidade de Avaré, em 1892, o governo estadual forçou a fusão da empresa com a Companhia Ytuana de Estrada de Ferro, quase falida, formando a Companhia União Sorocabana e Ytuana (CUSY). Mas a fusão não resolveu o problema. Em 1903, sua falência foi decretada e a empresa foi encampada pelo governo federal, que a vendeu para o governo do estado de São Paulo em 1905. Nesse ponto, a agora Estrada de Ferro Sorocabana, apesar das dificuldades, já atingia as cidades de Cerqueira César, Itapetininga, Bauru e Jundiaí.

Foi a Sorocabana a primeira ferrovia a desbravar terras virgens no estado. Além disso, havia chegado a Bauru em 1905, permitindo que dali fosse construída a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que alcançou o rio Paraná em 1910, povoando a partir de suas estações toda a região entre Bauru e Araçatuba.

Em 1907, o governo paulista concedeu a administração da Sorocabana à Brazil Railway, empresa de Percival Farquhar, que já controlava várias ferrovias do sul e sudeste do Brasil. Em 1914 é decretada sua falência, e a ferrovia volta a ser controlada pelo governo estadual em 1919. Apesar dos problemas financeiros da Brazil Railway, houve investimentos na expansão da linha-tronco, que permitiu atingir a cidade de Presidente Epitácio, às margens do rio Paraná, no ano de 1922.

Nos anos 30, a construção da linha Mayrink-Santos, aberta ao tráfego em 1938, quebrou o monopólio inglês da SPR na descida da serra do Mar. O traçado escolhido foi uma das grandes inovações da obra utilizando uma linha em simples aderência, com uma rampa máxima de 2%. O concreto utilizado nas 32 pontes e 29 túneis no trecho de serra deu à ferrovia sua mais conhecida característica arquitetônica, na forma dos bocais

de túnel em estilo “*art déco*”<sup>7</sup>, esta pode ser considerada a última grande obra do período áureo das ferrovias brasileiras.

A Sorocabana, desprovida do conforto e a qualidade dos trens de passageiros da Companhia Paulista, era uma empresa ativa e competitiva em termos de quantidade de carga transportada. Com a queda de produção e do transporte de café, a Sorocabana, que cobria o lado oeste do estado de São Paulo e fazia tráfego com as estradas do Sul, diversificou as cargas (madeira, algodão, petróleo etc.), fugindo dos problemas que as outras ferrovias enfrentavam gerado pela carga única.

### **1.3 Ferrovia Paulista S/A (FEPASA)**

Com a crise do café, somada à industrialização do País a partir da década de 1930, e a implantação das rodovias e as fábricas de automóveis na década de 1950, o sistema ferroviário brasileiro entrou em decadência, aos poucos foram desativados centenas e milhares de quilômetros de ferrovias. O país passou a investir no desenvolvimento da malha rodoviária, e gradativamente os passageiros e cargas deixavam de usar as ferrovias, optando por um transporte mais moderno e prático.

A malha ferroviária paulista foi estatizada em 1971 com a criação da Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), a partir da fusão de cinco estradas de ferro, todas de propriedade do Governo do Estado de São Paulo: *Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Araraquarense, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro São Paulo Minas e a Estrada de Ferro Sorocabana.*

A FEPASA assinalou o fim das antigas ferrovias, acelerando bruscamente a degradação das ferrovias paulistas, devido à má qualidade da manutenção das vias, dos equipamentos, dos trens de passageiros e da qualificação dos ferroviários.

---

<sup>7</sup> O termo *art déco*, de origem francesa (abreviação de *arts décoratifs*), refere-se a um estilo decorativo que se afirma nas artes plásticas, artes aplicadas (design, mobiliário, decoração etc.) e arquitetura no entre guerras europeu. O marco em que o "estilo anos 20" passa a ser pensado e nomeado é a Exposição Internacional de Artes Decorativas e Industriais Modernas, realizada em Paris em 1925.

A empresa recém-formada tentou a integração do pessoal, das linhas e do material rodante, mas durante cem anos as diferentes ferrovias haviam se desenvolvido sem nenhum tipo de planejamento ou integração. Estas dificuldades levaram a empresa estatal a decretar falência, e foi entregue à Rede Ferroviária Federal (RFFSA), como parte de pagamento das dívidas do estado de São Paulo com a União.

Conforme ressalta SAES (1981) as principais causas da decadência das ferrovias em São Paulo foram: o traçado das ferrovias, que visavam servir à atividade exportadora, prioritariamente o café, ligando as áreas de produção aos portos, limitando os fluxos potenciais de transporte, considerando passageiros e outras cargas interesses secundários, implicando em baixo grau de aproveitamento da capacidade instalada, gerando uma baixa rentabilidade as empresas, principalmente depois da diminuição das áreas de plantio do café; e a política administrativa adotada nas ferrovias quando estas tornaram-se empresas estatais, realizando a contratação de um número excessivo de empregados.

A intervenção estatal não obteve sucesso nem em relação à expansão da malha ferroviária, nem na ampliação dos serviços ofertados. Assim, a opção pela privatização do sistema foi o caminho encontrado na segunda metade da década de 1990. Desta forma as antigas linhas da Estrada de Ferro Sorocabana foram concedidas à América Latina Logística (ALL), que opera desde o estado do Mato Grosso, grande parte das regiões Sul e Sudeste do Brasil e norte da Argentina, considerada a maior empresa de logística da América Latina.

Os novos operadores das ferrovias brasileiras são praticamente constituídos por empresas com interesse no transporte de carga, a movimentação de passageiros não indica ser uma prioridade. Mas há uma exceção, o projeto do Trem de Alta Velocidade (TAV) que pretende interligar as cidades de Campinas, São Paulo e o Rio de Janeiro.

Segundo PALHARES (2002) em relação ao transporte de passageiros de longo percurso, o País apresenta atualmente poucas opções. As principais são a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), ambas operadas pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). Nestas duas ferrovias, o objetivo principal é o transporte de minério das jazidas até os portos.

## **2. Trabalho: Café, Indústrias e Ferrovias**

Foi a economia cafeeira que elevou o país ao título de produtor agrícola por excelência no panorama internacional, introduziu a mão de obra imigrante em seu plantio e exigiu a modernização de costumes e dos transportes. Sem o café, o trem não teria apitado tão forte pelas terras paulistas e a capital, São Paulo, dificilmente teria hoje a condição de megalópole.

O cultivo em larga escala da cultura cafeeira no Brasil teve início nas proximidades da cidade do Rio de Janeiro, no final do século XVIII. Durante a primeira metade do século XIX, cobriu a região paulista do Vale do Paraíba, e a partir de 1850 já havia se espalhado na região de Campinas, pelas terras roxas, solo ótimo para os cafezais. No começo do século XX desbravou novas áreas, as regiões das cidades de Bauru, Jaú, Ribeirão Preto e São Carlos, atingindo também pelas encostas da Serra da Mantiqueira, Atibaia, Bragança Paulista, São José do Rio Pardo, Mococa, Amparo e Franca, e o sul do estado de Minas Gerais.

Nas décadas de 1930 e 1940 o café foi penetrando no norte do estado do Paraná, posteriormente no sul do Mato Grosso e no Paraguai. Ao mesmo tempo, as regiões mais antigas foram sendo progressivamente abandonadas. Durante este deslocamento do café entre estas regiões deu-se o fim do tráfico de escravos, surgindo as primeiras tentativas de substituição dos escravos por trabalhadores imigrantes nas fazendas. Ao empregar mão de obra livre e conquistar novas terras no Oeste Paulista, o café alcançou altos lucros, levando a mudanças na paisagem, na economia e na sociedade.

Numa certa medida, mas não completamente, o deslocamento do café de uma região para outra, que colocou a cidade de São Paulo na rota dessa mercadoria, foi marcado pela passagem do trabalho escravo para o trabalho livre. Isso significaria que os fazendeiros passaram a vivenciar relações de produção em que o trabalho tornou-se um fator de lucratividade calculável do capital. Daí que o café tenha levado ao desenvolvimento capitalista em São Paulo, mas não em outras regiões por onde passou (MARTINS, 1986, p. 109).

A abolição da escravatura era interessante para muitos cafeicultores, liberando-os do investimento da compra e manutenção dos escravos, por isso não houve qualquer preocupação com as condições de vida desses libertos, ficando às margens da sociedade, herança profunda que afro descendentes carregam até os dias de hoje, principalmente por meio do preconceito étnico. A preocupação não era salvar a pessoa do cativo, mas sim o capital que era investido na força de trabalho escrava.

Os cafeicultores fluminenses e paulistas do Vale do Paraíba, mais resistentes em substituir a mão de obra escrava pela imigrante, passaram por uma crise econômica com a abolição da escravatura, somada ao empobrecimento de suas terras devido à erosão do solo, muitos foram à falência no final da monarquia. Isto não aconteceu com os cafeicultores do Oeste Paulista, onde era empregada a mão de obra livre e soube diversificar seus investimentos em várias atividades econômicas, sendo uma das principais a ferrovia.

Considerando as relações de trabalho no cultivo do café, os períodos podem ser divididos em três: a) de aproximadamente 1790 a 1847, predominou o trabalho escravo; b) de 1847 a 1888, houve uma conjugação conflituosa de formas de trabalho, em que o ano de 1847 foi o marco histórico de início da transição para o trabalho livre com o começo de uma experiência de parceria na fazenda Ibicaba, hoje localizada no município de Limeira, dirigida pelo senador Vergueiro; até 1888 registram-se experiências mistas de trabalho escravo com trabalho não escravo; c) a partir de 1888, com o fim da escravidão, e até 1930 consolida-se o mercado de trabalho livre (ODALIA, 2010 vol. 2, p. 69-70).

Principalmente no estado de São Paulo, a substituição da mão de obra escrava e negra nas fazendas, deu-se por trabalhadores livres europeus, mais de um milhão e seiscentos mil imigrantes vieram para o país no espaço de pouco mais de 30 anos, entre 1881 e 1913, os custos da viagem foram subsidiados pelo governo de São Paulo. Chegando ao porto de Santos, eram transportados em trens da São Paulo Railway até a estação do Brás, na capital paulista, onde aguardavam seus destinos alojados na Hospedaria dos Imigrantes.

Dentro dessa política de incentivo à imigração e colocação da mão de obra observamos a instalação da Hospedaria dos Imigrantes, marcando um progresso da cidade. Foi São Paulo que distribuiu entre as várias regiões cafeeiras a leva de imigrantes desembarcados em Santos... (ODALIA, 2010 vol. 1, p. 253).



Os imigrantes foram distribuídos em grupos familiares às fazendas para trabalhar no regime de colonato. Promoviam a derrubada e a queimada da mata, o plantio, a colheita, o beneficiamento e o ensacamento, para que o café fosse encaminhado à estação ferroviária mais próxima. Recebiam um pagamento fixo pelo trato do cafezal, e um pagamento proporcional pela quantidade de café colhido, junto de sua casa tinham o direito a uma pequena quantidade de terra para produzir alimentos para sua subsistência e comercializar o excedente. A maioria dos contratos exigia a permanência de um ano na propriedade, mas não foram poucos os que abandonaram as fazendas.

MARTINS (1986) descreve que a indústria em São Paulo surgiu no século XIX, antes do fim da escravatura e da grande imigração europeia, ainda de maneira tímida, distribuída por quase todos os municípios da província. Em 1907 já era uma atividade econômica consolidada, passando a concentrar-se na capital e nuns poucos municípios importantes do interior, principalmente nos entroncamentos ferroviários, desenvolvendo-se mais intensamente nos meios urbanos do que nas fazendas de café, cana e algodão.

CANO (1981) afirma que o capital cafeeiro promoveu a primeira expansão industrial, com os próprios fazendeiros investindo seus lucros diretamente ou indiretamente através do sistema bancário. Este investimento não partiu apenas dos cafeicultores, mas também de comerciantes, banqueiros, imigrantes, importadores e outros setores da economia cafeeira.

O autor também esclarece que a concentração industrial em São Paulo teve seu início no alvorecer do século XX, favorecida pela melhor infraestrutura logística do país composta por excelentes ferrovias, um porto marítimo estruturado, implantação de uma boa rede telegráfica e núcleos de urbanização, complexo instalado utilizado no escoamento da produção cafeeira.

Conforme informa CANO (1981) a cultura cafeeira, maior empregador da mão-de-obra no estado de São Paulo, nos fins do século XIX até a crise de 1929, determinava os valores dos salários, que flutuava conforme o mercado internacional

deste produto. Em anos de menor lucratividade sobravam trabalhadores desempregados que migravam para a área urbana, em busca de oportunidades no setor industrial e ferroviário. Nas indústrias os salários eram baixos, já nas ferrovias durante a sua expansão, se encontravam os melhores salários, mas quando o crescimento ferroviário decaí, os salários tendem a diminuir aproximando-se dos trabalhadores da área rural e industrial. A forte imigração europeia que ocorreu no fim do século XIX e início do XX, e a migração nordestina a partir da década de 1920, tornou a oferta de mão-de-obra abundante, colaborando para os baixos salários pagos pela indústria paulista, criando assim um paradoxo, o estado mais industrializado do país não era o que pagava os melhores salários.

## **2.1 Ferroviários**

O trabalho nas ferrovias veio representar a primeira oportunidade real de profissionalização e de ascensão social para milhares de brasileiros pobres, que tinham laços precários com as fazendas ou que não podiam encontrar emprego na entressafra. Desde sua admissão, não só o trabalhador, mas também o núcleo familiar passavam a sofrer a influência permanente da ferrovia em sua vida.

A construção ferroviária abriu novo mercado de trabalho para os trabalhadores pobres. Inseridas nas mudanças do fim do século XIX, as ferrovias interferiram nas relações de trabalho. A incorporação de imigrantes e a emancipação gradual da escravidão exigiam novas atitudes em relação ao trabalho (ODALIA apud LAMOUNIER, 2010, p. 253).

Em comparação com o trabalho na roça, baseado em relações paternalistas, a ferrovia oferecia maiores atrativos – segurança e estabilidade, ou seja, a garantia de não ter de procurar, no dia a dia, um trabalho com o qual pudesse manter a si e a sua família. Devido a grande oferta de trabalho e a não exigência de instrução escolar, fatores que tornavam a atividade na estrada de ferro mais acessível e, principalmente, transformava o trabalhador em cidadão com direitos, oferecendo férias, licença para tratamento de saúde, assistência médica para ele e sua família e uma renda com o qual podia contar, apesar do baixo salário e dos constantes atrasos de pagamento. A relação assalariada de trabalho na ferrovia significou, portanto, uma possibilidade de avanço em termos empregatícios, trazendo importância social, um status do qual se orgulhava.

Estrategicamente colocados na vanguarda do desenvolvimento tecnológico e econômico brasileiro, os ferroviários viram atendidas numerosas reivindicações que só mais tarde foram estendidas à maioria dos trabalhadores industriais do país: auxílio-doença, licença para tratamento de saúde, assistência médica para o funcionário e sua família, complementação de aposentadoria e pensão, jornada de oito horas, folga semanal, pagamentos de horas extras etc. Para que essas conquistas se concretizassem, porém, foram necessárias muitas mobilizações, não raro, enfrentando a repressão policial.

Existem vários registros da presença de trabalhadores imigrantes nas obras de construção das ferrovias; eram ingleses, belgas, italianos, portugueses, alemães, chineses em sua maioria trabalhadores qualificados. No Sudeste, apesar da crescente expansão cafeeira pelo interior da então província de São Paulo, o suprimento de trabalhadores para as ferrovias também parecia abundante.

À medida que as construções se expandiam, brasileiros livres e escravos passavam a constituir a grande maioria dos trabalhadores nas obras das ferrovias. Embora os termos de concessões proibissem as companhias ferroviárias de usar escravos – a não ser que fossem remunerados pelo seu serviço.

No Brasil, assim como ocorreu na maioria dos países durante o século XIX, a construção de uma ferrovia se baseava no sistema de empreitada. As companhias contratavam pequenos empreiteiros para construção de trechos das vias férreas. Do total de empregados nas ferrovias, aqueles mobilizados pelas obras de construção e manutenção do leito representavam o maior número, por meio de contratos temporários.

As obras de uma ferrovia envolvia uma série de tarefas complexas, iniciando-se pelo levantamento geográfico e topográfico para projetar a rota da estrada. A construção começava com a derrubada da mata e a terraplenagem, construção de túneis e pontes, estações e depósitos, assentamento da via permanente, demandando um grande número de trabalhadores, entre engenheiros, técnicos, pessoal qualificado, semiquilificado, e uma quantidade maior ainda de homens sem qualquer tipo de qualificação.

A realização das obras das ferrovias implicava mobilidade, a necessidade de mudar de acordo com o passo do trabalho, em isolamento longe das cidades, vivendo em acampamentos ao longo da linha. O trabalhador de linha ou lastro era admitido sem concurso, sendo valorizada principalmente sua resistência física, fundamento para sua permanência no cargo.

O trabalhador da estação podia almejar outros cargos, fazendo concurso para guarda-chave, conferente ou telegrafista. Já os cargos de agente de estação e auxiliar eram preenchidos por indicação de chefia imediata. Na tração, o trabalhador podia começar como acendedor e limpador de locomotiva, lenheiro, seguir como foguista até fazer o concurso e alcançar a situação de foguista ou maquinista.

Os maquinistas do tempo da locomotiva a vapor possuíam baixo nível de instrução, geralmente só o curso primário. Os conhecimentos necessários ao trabalho eram obtidos por meio da prática e da observação, de modo que o mais importante era a dedicação, o desempenho e a atenção do funcionário.

Se a simples abertura de uma estação ferroviária já assegurava a sobrevivência de uma localidade e antecipava sua modernização, a instalação de uma oficina ferroviária representava garantia suplementar de desenvolvimento econômico e progresso intelectual. Isso porque os professores altamente qualificados que as estradas de ferro enviavam para lecionar nessas localidades não se limitavam a ensinar apenas aos ferroviários e seus familiares, mas compartilhavam o conhecimento com toda comunidade, nas próprias escolas profissionalizantes ferroviárias, ou em escolas externas.

Além de constituir um polo de recepção e distribuição de mercadorias e de passageiros, uma estação ferroviária representava a oferta de algumas dezenas de empregos para assegurar seu pleno funcionamento e sua correta manutenção. As oficinas, por sua vez, proporcionava a geração não de dezenas e sim de centenas de emprego, podendo facilmente ultrapassar a casa de um milhar o número de técnicos que, com suas respectivas famílias, alavancavam a economia local.

As instalações de uma oficina ferroviária possuíam grandes dimensões para poder abrigar as locomotivas, os carros de passageiros, os vagões e todos os equipamentos para a realização da manutenção, dos reparos e das reformas, tais como: tornos do tipo rodeiro, copiador e outros; prensa de rodas e eixos; pontes rolantes, pórticos fixos e móveis, retífica, elevadores hidráulicos, fresadoras, estações de solda, compressores, cabine de pintura. Hoje em dia, grande parte da manutenção das locomotivas e vagões é terceirizada, diminuindo com isto os custos de manutenção.

A implantação de escolas profissionalizantes nas ferrovias, nos anos 20, foi um dos aspectos do processo de modernização do Brasil, com a nacionalização da economia, objetivando reduzir e substituir importações. As escolas admitiam jovens de 14 a 17 anos, mediante assinatura de contrato de três anos com seus pais. De início, contemplava apenas os filhos de ferroviários, porém, mais tarde teve alterado o seu regimento, para estender esses direitos a irmãos, netos e sobrinhos de ferroviários, até que, passou a facultar a qualquer interessado mediante inscrição para disputa de vagas.

O ensino era teórico e prático, as matérias ministradas eram: história, geografia, moral, higiene, física, mecânica, geometria, aritmética, desenho e tecnologia. Todos os alunos recebiam uma remuneração fixa, conforme a idade e a qualidade de seu desempenho, auxílio-residência e gratificações. Os exames práticos eram ministrados em vagões de demonstração criados especialmente com essa finalidade. Os exames ocorriam mensalmente.

O curso tinha duração média de quatro anos para mecânicos, serralheiro, montador, torneiro, caldeireiro, fundidor, eletricitista e eletrotécnico. O trabalhador que tivesse passado por essas escolas seria mais apto e eficiente, e o custo-benefício para a ferrovia seria mais rentável do que se empregasse alguém que não tivesse estudado numa escola dessa natureza.

Infelizmente essa iniciativa não teve continuidade nas ferrovias, pois na década de 1970 as escolas foram desativadas. Na última década surgiram cursos profissionalizantes ministrados pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e o Centro Federal de Educação Tecnológica (CEFETE).

Diante deste breve relato sobre o surgimento, evolução e decadência das ferrovias nos séculos XIX e XX, nota-se que as estradas de ferro provocaram o desenvolvimento e estimulou o progresso econômico das localidades por onde passava, mas em contrapartida acelerou o desmatamento, devido a necessidade de madeira para alimentar as fornalhas das locomotivas e a confecção de dormentes. Sua contribuição favoreceu o surgimento de cidades e a prosperidade de outras, mesmo em lugares praticamente isolados, favorecendo uma melhor distribuição da população no território brasileiro.

Outro fator importante que herdamos das ferrovias foram as histórias orais de seus antigos trabalhadores, uma riqueza cultural e histórica do nosso país, que necessita de uma valorização patrimonial por parte das gerações atuais e futuras, uma vez que observa-se um certo desconhecimento em relação a este meio de transporte, talvez fortalecido pela quase inexistência do trem de passageiros em ferrovias no Brasil na atualidade.

### **3. História Oral e Memória**

O conhecimento humano nas sociedades antigas antes da criação da escrita era transmitido de forma oral, incluindo habilidades cotidianas, formas de trabalho, a culinária e o histórico familiar. Depois da invenção da imprensa por Gutenberg, a palavra escrita passou a dominar, mas a comunicação oral sobreviveu.

A imprensa tornou possível uma maior propagação dos conhecimentos acelerando o desenvolvimento tecnológico, colaborando para o surgimento do sistema capitalista na Europa, que posteriormente se espalhou por outros continentes. Desta forma comunidades e culturas que utilizassem apenas a comunicação oral, passaram a ser discriminadas e considerados povos inferiores e primitivos, classificados como analfabetos, resultando em exclusão no sistema econômico.

Numa sociedade sempre há aqueles com o poder de registrar sua visão dos acontecimentos em jornais, livros, ou arquivos, construindo assim o que pode ser chamado de história oficial, muitas vezes constituída de um único ponto de vista, uma versão parcial dos fatos históricos. Novos testemunhos passam a fazer parte e

enriquecer o arquivo histórico de uma localidade, quando é permitida a participação de mais vozes e se ouvem mais pessoas, por meio de uma diversidade de registros de memória, articulados a partir de lembranças individuais e coletivas.

Bosi baseada nos estudos de Bergson, com a afirmação de que “Na realidade, não há percepção que não esteja impregnada de lembranças”, ela argumenta sobre o que seria o ato de lembrar, e sua capacidade de afetar a mente na percepção do ambiente. Este termo se origina do francês *souvenir* e significa vir à tona o que estava submerso. “Aos dados imediatos e presentes dos nossos sentidos nós misturamos milhares de pormenores da nossa experiência passada. Quase sempre essas lembranças deslocam nossas percepções reais, das quais retemos então apenas algumas indicações, meros signos destinados a evocar antigas imagens.” A memória permite a relação do corpo presente com o passado e, ao mesmo tempo, interfere no processo atual das representações.

Somente na segunda metade do século XX pesquisadores começaram a valorizar a cultura oral, buscando compreender como as experiências do passado são reinterpretadas na memória, analisando seus elementos objetivos e subjetivos. A memória é tudo aquilo que uma pessoa registra na mente como resultado de suas experiências, mas não são todos os acontecimentos da vida que são armazenados, há uma seleção dos eventos que possuem algum significado marcante para a pessoa.

A memória tem na oralidade uma de suas possibilidades de socialização e de troca, a partir do compartilhamento como produtor ou receptor de memórias, criando um senso de pertencimento, que podemos chamar de memória social. Esta experiência coletiva por meio de uma relação criativa e dinâmica entre o indivíduo e o grupo, foi brutalmente sufocada pelo poder da escrita depois da invenção da imprensa, causando enorme perda deste patrimônio para a cultura de toda a humanidade.

O que é história oral? É um método? Uma disciplina? Um tema novo? Na minha opinião, é uma abordagem muito mais ampla: é a interpretação da história, das sociedades e das culturas por meio da escuta e do registro da história de vida das pessoas. E a habilidade fundamental na história oral é aprender a escutar (THOMPSON apud WORCMAN, 2006, p. 20).

Nos projetos sobre memória, cada entrevista, cada texto reproduz uma memória individual única, pois mesmo tendo vivido as mesmas experiências que outras pessoas, cada um de nós seleciona e compõe seu próprio conjunto de registros, uma espécie de patrimônio pessoal. Estas memórias quando arquivadas e organizadas, se torna uma importante fonte de pesquisa sobre a história de um grupo ou comunidade.

A história de vida é a narrativa construída a partir do que cada um guarda seletivamente em sua memória e corresponde ao como organizamos e traduzimos para o outro parte daquilo que vivemos e conhecemos... Compreender e registrar as visões, sentimentos e práticas de pessoas, famílias e grupos é uma forma poderosa de construir fontes alternativas para a compreensão e análise dos processos históricos. Tais narrativas, se não formalmente produzidas, se esvaem através do tempo (WORCMAN, 2006, p. 203).

WORCMAN (2006) argumenta sobre a análise que Michael Pollak faz da relação da formação da identidade e a memória, destacando seus principais elementos constitutivos individuais e coletivos: os acontecimentos vividos pessoalmente ou pelo grupo que convive, as pessoas que se relacionaram durante a vida e os locais que remetem a uma lembrança. Pode-se concluir que a memória individual apesar de ser única, sempre recebe influências na sua formação pela sociedade e do momento histórico no qual está inserida, criando uma identidade local comum aos seus integrantes.

A formação da história de um grupo vem da organização do que foi seletivamente demarcado como significativo na memória social, registrando aquilo que é considerado importante no seu momento presente. Toda história tem um autor ou autores que selecionam e articulam os registros da memória. Investigar o modo como as pessoas constroem o sentido do passado e como é vinculado o passado com o presente é um processo indispensável e necessário realizado através do ato de esquecer e lembrar. Neste sentido, ainda que a história fale do passado, a construção da narrativa histórica ocorre invariavelmente no presente. É a estrutura social deste grupo que determina o que da memória tem valor, subsidiando a construção da narrativa história oficial.

BOSI (1979) comenta os estudos realizados pelo sociólogo Halbwachs a respeito dos quadros sociais da memória. Nessa linha de pesquisa, ela afirma que a memória de uma pessoa depende da relação com os grupos sociais a que pertence, como a família, a



classe social, a Igreja e a profissão. Enfatizando a importância que a vida atual do sujeito possui em desencadear o curso da memória, o ato de lembrar muitas vezes é provocado por aqueles que nos cercam, desta maneira lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias hoje, as experiências do passado.

Trabalhar a história oral com temáticas locais possibilita compreender e construir a relação do mundo com determinada comunidade ou grupo, dando aos seus integrantes a dimensão e a importância de seu papel na história. Desta forma a memória cumpre seu papel como um importante elemento para a construção do sentido de identidade de indivíduos e de comunidades, sendo necessário para isto trabalhar com dois grupos: os que vivenciaram o passado e fizeram parte do processo histórico e os mais jovens que não possuem estas memórias.

Segundo BOSI (1979) com base nas pesquisas de Halbwachs, é apresentado o adulto ativo como alguém que se preocupa com suas tarefas no presente, não se ocupando longamente com o passado, mas quando o faz, a memória é utilizada apenas como uma forma de relaxamento da alma, fuga, arte, lazer ou contemplação. Com o velho, aquele homem que já viveu grande parte de sua vida, ao lembrar o passado não usa a memória como fuga dos afazeres do presente, ele ocupa-se conscientemente da sua história de vida. Assim pode-se afirmar que o velho se interessa pelo passado bem mais que o adulto. Quando o homem maduro deixa de ser um membro ativo da sociedade devido à velhice, resta-lhe a função de lembrar, tornando-se um guardião da memória da família, do grupo ou da instituição de seu convívio.

O que se poderia, no entanto, verificar, na sociedade em que vivemos, é a hipótese mais geral de que o homem ativo (independentemente da sua idade) se ocupa menos em lembrar, exerce menos frequentemente a atividade da memória, ao passo que o homem já afastado dos afazeres mais prementes do cotidiano se dá mais habitualmente à refacção de seu passado (BOSI, 1979, p. 24).

Sendo a velhice o destino do indivíduo, cada sociedade encara de forma diferente o declínio biológico do homem. Ainda na sociedade capitalista, o velho é um ser rejeitado, desprovido de sua força de trabalho ele já não é produtor nem reproduzidor, um indivíduo inutilizado sem oportunidades de transmitir suas vivências, sendo sua única defesa contra sua desvalorização como pessoa seus bens acumulados durante a

vida. Nos projetos culturais que abordam as tradições orais é possível verificar sua contribuição para a coesão social. Por meio da transmissão de conhecimentos, os jovens passam a reconhecer um passado comum, construído pelas gerações anteriores, incorporando estas experiências a sua própria memória, perpetuando a cultura que representam.

O Museu da Pessoa que atua nas áreas de memória institucional, desenvolvimento comunitário e educação, organização de museus temáticos, exposições e documentários, ao longo do seu trabalho com base nesta vasta experiência em projetos de memória, desenvolveu uma metodologia para registro e difusão de narrativas pessoais baseada nas técnicas da história oral.

A visão do Museu, criado em 1991, é contribuir com a democratização da memória social reconhecendo o valor da história de vida de toda e qualquer pessoa. Ao estimular que as pessoas, por si mesmas, contem e ouçam suas histórias de vida, o Museu da Pessoa busca colaborar com o desenvolvimento de uma sociedade que reconhece e valoriza o outro. Acreditamos que toda história de vida tem valor e deve fazer parte da memória social; de que ouvir o outro é essencial para respeitá-lo e compreendê-lo; e que toda pessoa tem um papel como agente de transformação da História (WORCMAN, 2006, p. 199).

Um projeto que envolve histórias de vida pode abordar diferentes objetivos, temas, ações e produtos, desde uma memória pessoal ou de uma comunidade, construir uma história implica em explicar, selecionar, organizar e produzir narrativas. Para definir as diretrizes de um projeto de história oral se faz necessário uma série de perguntas. Qual será a memória a ser registrada? Quem irá ser o autor ou autores que irão transformar a memória em história? Qual é a motivação que levou a realização do projeto? Quem ou o que o projeto visa promover? Qual é o público que se quer alcançar?

Respondido estes questionamentos e definidas as diretrizes gerais do projeto, as próximas três etapas essenciais são: a coleta; o processamento; a integração, difusão e uso.

Para a etapa da coleta é preciso escolher os entrevistados, preparar o roteiro de perguntas e registrar as entrevistas em áudio ou vídeo em formato digital. A entrevista

consiste na principal forma de produção de conteúdo, e precisa ser preparada levando em conta a vivência pessoal do entrevistado e não uma verdade histórica absoluta.

No processamento é necessário passar o conteúdo oral para o texto escrito por meio da transcrição e edição de entrevistas, assim facilitando o acesso e os usos em pesquisas acadêmicas, e ações culturais e sociais. Posteriormente realiza-se a digitalização das imagens, a catalogação do material e a inserção num banco de dados.

Na última etapa, integração, difusão e uso, é importante que os narradores dos depoimentos coletados tenham retorno do trabalho realizado, e formalizem uma autorização para a socialização do conteúdo. Para facilitar a difusão deste trabalho, o conteúdo pode ser organizado e disponibilizado para o público em um espaço físico que possua visitação e atividades culturais, e em espaços virtuais: sites, blogs e redes sociais.

Com base nesta metodologia de história oral organizado pelo Museu da Pessoa, foram realizados 3 entrevistas com aposentados residentes em Itu, antigos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e Ferrovias Paulistas S/A (FEPASA), que fizeram carreira com profissões diferenciadas dentro da ferrovia.

Entrevistar não é somente um mecanismo para reunir informações. São necessárias habilidades humanas como paciência, humildade, vontade de aprender com os outros e de respeitar seus pontos de vista e valores, mesmo que você não compartilhe deles (SLIM & THOMPSON apud WORCMAN, 2006, p. 199).

O roteiro de entrevista semiestruturado elaborado contém uma introdução com a origem da pessoa, desenvolvimento com os acontecimentos e sua trajetória dentro da ferrovia e finalizando com o seu tempo presente como aposentado, ainda abordando quais são os sonhos futuros e qual é sua avaliação da experiência de poder contar sua história.

Nos depoimentos de história oral podem ocorrer distorções, lapsos ou discordâncias com a história oficial, mas segundo BOSI (1979) a veracidade do narrador não é um fator preocupante, o interesse está no que foi lembrado, no que foi escolhido para perpetuar-se na história de sua vida. A memória devido a sua flexibilidade poderá ser conservação ou elaboração do passado. A lembrança é a história

vivenciada pela pessoa e seu mundo, conservando o passado do indivíduo na forma que é mais apropriada a ele.

A proposta deste artigo é fornecer subsídios para a elaboração de uma exposição da memória ferroviária ituana, socializando experiências e conhecimentos específicos do trabalho no setor ferroviário durante o século XX, como também suas histórias após a aposentadoria, analisando sua participação atual na sociedade ituana. Este material audiovisual depois de editado poderá ser exposto num futuro museu municipal ou espaço cultural que está projetado para ser implantado na antiga Estação Ferroviária da cidade de Itu, desativada desde 1987.

Esta Estação retornará a ser operacional para atender ao futuro trem turístico intitulado de “Trem Republicano” que ligará Itu a cidade de Salto utilizando locomotivas a vapor e carros de passageiros de madeira. Há uma grande probabilidade deste atrativo turístico gerar um fluxo de visitantes que irão usufruir deste novo passeio. Um museu ferroviário que exponha os vídeos dos depoimentos de antigos ferroviários agregaria conhecimentos da memória ferroviária local, aos autóctones e visitantes.

A veiculação social dos materiais coletados irá possibilitar a valorização da história de vida dos entrevistados construídos por meio da experiência e do trabalho. Estas narrativas e vivências irão ganhar uma materialidade e uma existência enquanto história, socializadas além dos limites da própria comunidade local de seu convívio, colaborando para que os antigos ferroviários reconheçam a importância de sua contribuição como integrantes da cultura local e como uma fonte histórica inédita e única.

Os depoimentos utilizados neste artigo são dos ex-ferroviários: Herne Romanato, Olavo Volpato e Messias Leite de Moraes, realizados nos dias oito e quatorze de março de 2012, e registrados com recursos audiovisuais.

O Sr. Herne, descendente de italianos da região de Padova, nasceu em Itu no dia cinco de fevereiro de 1939, se casou na Igreja Matriz Nossa Senhora da Candelária em dezoito de setembro de 1965, possui quatro filhos, todos casados, um deles mora na cidade de São Paulo, é Comandante da Aviação Gol, uma filha reside em Ubatuba, os

outros dois estão na cidade de Itu, atualmente mora somente com a esposa. Estudou até o 4º ano do antigo primário e fez curso de datilografia e comércio na adolescência.

Começou a trabalhar na infância ajudando seu pai a entregar leite, depois entrou numa marcenaria. Iniciou na ferrovia por meio de seu tio que se aposentou em Santos como ferroviário e veio morar em Itu. Fez o exame médico e a prova técnica para aprendiz de artífice<sup>8</sup> na estação Julio Prestes em São Paulo em 1957, iniciando sua carreira no ano seguinte nas oficinas de manutenção de material rodante da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Santos, logo em seguida passa a atuar como artífice devido ao conhecimento em solda elétrica e solda oxigênio. Mas devido a sua admiração pelas locomotivas dois anos depois saiu das oficinas para trabalhar na função de foguista<sup>9</sup> no ramal Santos a Juquiá. Como o Sr. Herne mesmo diz, “eu perturbava os meus superiores para trabalhar de foguista, eles respondiam que era melhor eu continuar na oficina, porque não tinha horários regulares de expediente, que não prestava, trabalhava de noite, com viagens sem horário para voltar”. E continua, “não queria continuar enfiando a mão na graxa, sonhava em ser maquinista um dia, arrepiava só de ouvir o apito de uma locomotiva”.

Do tempo que era foguista, guarda em sua memória, as dificuldades no trecho de serra na linha Mairinque a Santos, repetindo várias vezes a frase, “subia xingando e descia rezando”, ele explica, “descia rezando devido ao freio ter que suportar 5 mil toneladas na cauda e mais três locomotivas de 108 toneladas cada, num trajeto de 58 quilômetros de descida, quando virava pra descer já lembrava no pai velho lá de cima, o freio era muito bom, efficientíssimo, mas e se desse qualquer problema. Subia xingando quando patinava principalmente em algum dos 27 tuneis, devido a umidade goteirava muito dentro deles”. Era necessário que o maquinista despejasse areia nos trilhos para melhorar a aderência, com as garoas constantes podia entrar umidade na caixa de areia da locomotiva, ou acabar a areia. O Sr. Herne recorda que o maquinista dava a ordem, “enfia a mão no areeiro pra ver se acabou a areia! Chegando próximo da estação de Pai Matias, onde ficava o local de abastecimento de areia, o maquinista dava outra ordem,

---

<sup>8</sup> Artífice é um operário especializado em trabalhos mecânicos.

<sup>9</sup> Foguista é a pessoa encarregada de lubrificar as braçagens e cuidar da caldeira da locomotiva a vapor.

“vai pondo pedra na linha!” E continua dizendo, “eu cumpria este serviço muitas vezes embaixo de chuva e garoa, de madrugada, um frio que não se aguentava”. Com a locomotiva passando sobre as pedras, elas viravam pó, ajudando na aderência das rodas, desta maneira parando de patinar. Outra responsabilidade do foguista era a pressão da caldeira, não podia faltar pressão de vapor em uma subida, algumas vezes era necessário parar o trem em alguma estação para abastecer com água e aguardar a pressão subir, nestas ocasiões o maquinista que tinha horário para cumprir, se irritava com o foguista, pela sua falta de atenção nos instrumentos que informavam sobre as condições da caldeira.

Quando casou em 1965 levou sua mulher para morar na cidade de Santos, pouco tempo depois nasce seu primeiro filho, que apresentava constantes problemas de saúde. O médico dizia, “troque de ar, o ar daqui é muito quente, nós estávamos acostumados com o ar fresco do interior, uma benção a palavra dele, no final do ano de 1966 me mudei para a cidade de Sorocaba, todos os problemas acabaram, em matéria de saúde nota dez”.

Prestou concurso para maquinista juntamente com outros foguistas, com a seguinte condição, o primeiro colocado poderia escolher a cidade que iria trabalhar. O encarregado dizia, “se você não passar em primeiro você vai para a cidade de Itararé, mas eu não queria ir pra lá, no fim, fui o único que passou na prova”. Começou como maquinista na manobra das locomotivas a vapor nas oficinas de material rodante de Sorocaba, posteriormente fez estágio para trabalhar com as locomotivas elétricas que naquela época operavam na maioria das linhas da Estrada de Ferro Sorocabana, atuando mais nos trens de carga do que de passageiros. Com a experiência adquirida como maquinista passou a trabalhar na estação da cidade de Mairinque, como Monitor de maquinista, ministrando curso de teoria e prática, transmitindo seus conhecimentos a novos ferroviários.

O Sr. Herne destaca que Mairinque era um ponto de referência na Estrada de Ferro Sorocabana como se fossem os pontos cardeais, no sentido Norte em direção à cidade de Campinas, e no sentido Sul, na descida da serra do mar, eram utilizadas as locomotivas a diesel. No sentido Leste em direção da estação Julio Prestes em São

Paulo, e sentido Oeste, na linha tronco, em direção a cidade de Botucatu, ou o ramal de Itapetininga, eram utilizadas as locomotivas elétricas.

Segundo o Sr. Herne, no ano de 1966 as locomotivas a vapor começaram a ser substituídas pelas movidas a diesel. Ele recorda que faltavam peças de reposição para as antigas maria fumaças, diz que as locomotivas estavam cansadas e não aguentavam mais. A primeira locomotiva a diesel que viu está viva em sua memória, foi a de prefixo 3127, todos disputavam para trabalhar nestas máquinas por não se sujarem tanto como nas movido a vapor.

Aposentou em 1986 como Monitor de Maquinista, atuando nesta função por mais de dez anos. Na condição de maquinista A, estava apto a atuar em todos os tipos de locomotivas, podendo transportar carga ou passageiros em trens de longo percurso e em trechos de subúrbio. O Sr. Herne ressalta que, “me senti alegre com a aposentadoria num ponto de vista, porque a gente trabalhava muito, não tinha hora, ainda mais eu que ministrava curso, pedia para me dar folga de um ou dois dias antes, para me atualizar e relembrar, que nada, chegava lá no Instituto Matheus Mailaski, cansado, moído, depois de dezoito a vinte e duas horas de serviço, escalado pra ministrar curso, sem repouso. Eu não gostava de carregar apostila, depois de dois meses sem ministrar curso, precisava relembrar, então levantava de madrugada uma ou duas da manhã tomava um café pra estudar, e gravava tudo na cabeça. Chegava no outro dia moído, mas adorava ensinar, só que devido ao desgaste gostei de me aposentar, caso contrário, poderia continuar trabalhando”.

Recorda de uma única greve que durou dezoito dias, não lembra o ano exato por ser novato nesta época, acha que a reivindicação era por melhores salários. Ouvíamos naquele tempo as pessoas dizerem, “o seu governador o trilho tá enferrujando”, ele respondia, “não tem problema a panela deles tão enferrujando também, foi greve brava”.

Sobre o projeto do Trem Republicano o Sr. Herne diz que “esta cidade do jeito que ela tá, tudo limpinho, bacaninha, caprichado, só os asfaltos olha a presença que dá, não deixando de falar do trenzinho, até agora 50%, depois do trem 100%. Claro que vai ser um trecho curtinho, futuramente poderá ir até as estações de Pimenta ou Itaici,

quando passar na TV, todos irão falar olha o trenzinho, imagino como o turismo vai ficar, a cidade já tá apresentável, só falta o trenzinho”.

Seu maior sonho é “ver novamente a ferrovia mandando trem pra baixo e pra cima, fico triste quando vejo o jornalzinho do sindicato, falando dos acidentes na alta Sorocabana causados por dormentes podres, dos roubos de trilho, tá tudo abandonado, gostaria que tivessem um pouco mais de amor na ferrovia como em outros países desenvolvidos tem, ferrovia é o coração do país, principalmente no Brasil, num país grande como este aqui sem ferrovia, não tá certo”.

O fato que marcou para sempre a vida do Sr. Herne foi seu primeiro final de ano longe da família em 1958, durante o almoço no dia de natal enquanto comia seu frango assado sentado em uma calçada, pensava em sua família reunida naquele momento, mas olhava para a locomotiva e se conformava. Seu sonho valia qualquer sacrifício. E ainda reforça que não mudaria nada em sua vida, “faria tudo de novo, sofri em cima de trem, mais valeu a pena, eu nasci pra isso, eu fiz o que eu gostava”.

Na noite da virada do ano, depois de trabalhar o dia todo na manobra, próximo da meia-noite, avistou fogos disparados dos morros de Santos, “daí veio o manobrador e falou para o maquinista, tá dormindo aí, apita aí, daí ele segurou no arame do apito, puxou e deitou no braço, no depósito todas as locomotivas apitando, dali a pouco os navios no cais também, eu falo e arrepio, coisa mais linda a passagem de ano em Santos, eu já lembrei na turminha lá em casa, já lagrimei, já chorei mesmo, mas não tem problema, como Deus fala feliz aquele que chora que tem o coração bom, acho que tenho”.

O Sr. Olavo descendente de italianos da região de Padova e Nápoles nasceu em Itu no dia vinte e oito de setembro de 1944, é casado, possui uma filha, e reside com a família. Tem formação em nível superior em Administração de Empresas e Direito, e pós-graduação em Recursos Humanos. Trabalhou na ferrovia de telegrafista e escriturário em Itu, posteriormente foi vereador e prefeito de Itu por duas vezes, atualmente é diretor de recursos humanos em uma empresa privada.



Olavo conta que seu avô Cleto Fanchini chegou a Itu no ano de 1905, onde constituiu sua família de 17 filhos, adquiriu uma gleba de terra para plantar café, e foi pioneiro na implantação do cinema mudo em Itu e na compra de um carro Ford bigode ano 1927, apenas para ir à missa aos domingos na Igreja Nossa Senhora da Candelária. Na década de 40, foi internado no hospital do Pirapitingui com início de hanseníase, depois de algum tempo se curou e voltou ao convívio da sociedade. No final de sua vida não possuindo mais a visão, Olavo e seu primo cuidavam dele, enquanto isto seu avô os retribuía contando histórias sobre Itu, a vida na Itália e o tempo que ficou internado no hospital, morreu aos 80 anos de idade.

Seu pai e outros dois tios também trabalharam na ferrovia, na estação de Itaiaci, na cidade de Indaiatuba, seu pai foi lenheiro por trinta anos, e por não ter onde guardar a lenha, em dias de chuva ela molhava, os maquinistas reclamavam muito porque queriam lenha seca para jogar na fornalha do trem. Ele também era o responsável em extrair a água do rio Jundiá para abastecer as caldeiras das locomotivas a vapor.

Por influência do seu pai, ao completar 14 anos prestou o exame para entrar no curso de formação dos transportes, localizado na estação de Itaiaci, para se formar telegrafista da Estrada de Ferro Sorocabana, devido à dificuldade em assimilar os sons dos códigos telegráficos foi reprovado, permanecendo três anos no curso para finalizá-lo. Olavo explica que, “o telegrafo da ferrovia não é igual ao Morse do correio, é som numa latinha, sons fortes e fracos, dispositivo que chamávamos de latinha, um metal que emite o som, palavras difíceis para receber, Washington, óxido, palavras com y e w não eram usuais, raros, penava um pouco”.

Começou a trabalhar como telegrafista na estação de Pirapitingui, local não muito longe da cidade, deste modo poderia continuar estudando também, graças ao pedido que sua professora fez a companhia ferroviária. Trabalhava no período noturno, estudava pela manhã e descansava à tarde. Esta estação não possuía energia elétrica, a luz vinha de um lampião a carbureto, e a lamparina a querosene era utilizada para estudar. Posteriormente prestou outro concurso na ferrovia para escriturário, nesta nova função passou a trabalhar no escritório da estação de Itu, com a responsabilidade de cuidar da documentação dos trabalhadores da via permanente, apelidados de “tatu”, eles conservavam a linha férrea.

Olavo recorda que a estação ferroviária de Itu possuía armazéns de estocagem de produtos agrícolas, a cidade era um exportador de café, este produto armazenado aguardava o melhor preço para ser comercializado. Posteriormente foram utilizados na estocagem do açúcar produzido na cidade de Piracicaba. Outra lembrança que vem a sua mente são os berros dos bois que passavam por Itu nos trens de gado, vindos da Estrada de Ferro Mogiana, saindo de Campinas com destino aos frigoríficos da Grande São Paulo. Também não se esquece dos transtornos ocasionados pela manobra dos trens próximo a estação, às vezes interrompendo o tráfego de algumas ruas da cidade por quinze a vinte minutos, atrapalhando até mesmo enterros, obrigando as pessoas do cortejo fúnebre ficarem segurando o caixão aguardando o trem passar.

Olavo comenta sobre a rigidez da companhia ferroviária em respeitar os horários dos trens, ele afirma que, “os trens todos tinham horários, não eram ao bel prazer do maquinista e nem do pessoal ferroviário, cada estação tinham um percurso, por exemplo, da estação de Itu a Pirapitingui, dava dezessete minutos para o trem de carga, de passageiro dez minutos, se passasse um minuto dos dez alguém era punido, e vinha uma punição de dez centavos ou vinte centavos, mas não era o valor, era a marca que ia para sua carreira, para o prontuário, e você ficava marcado que você foi negligente em um minuto”. Olavo cita outro exemplo sobre a importância em cumprir os horários dos trens, dizendo que, “o leite aqui na nossa região circulava graças ao transporte ferroviário, na estação de Pirapitingui embarcava o leite que sustentava a cidade de Mairinque, às oito horas da manhã tinha o Sr. Neco, ele vinha com a carrocinha e o cavalinho dele, vagaroso, chegava à estação e trazia dois tambores de leite, que o trem levava pra Mairinque e tinha que chegar logo para não coalhar, porque ele tirava o leite as quatro horas da manhã, as oito horas ele embarcava, e até as dez horas tinha que estar em Mairinque, se não coalhava o leite”.

Trabalhou na ferrovia até o ano de 1970, quando foi chamado pelo Sr. Caetano Rugierra, candidato a prefeito na época, para ser o seu vice. No ano anterior, Olavo foi eleito o vereador mais votado, aos 23 anos de idade, graças aos ferroviários. Naquele tempo prestou um serviço voluntário para os aposentados e pensionistas da ferrovia, realizando 400 declarações de imposto de renda, estas pessoas tinham dificuldade em preencher os formulários. Assim, os ferroviários retribuíram sua ajuda, elegendo-o

vereador. Caetano e Olavo ganharam as eleições e tomaram posse no dia 25 de novembro de 1970, mas o prefeito adoeceu e morreu logo em seguida, assim no dia 14 de janeiro de 1971, Olavo deixa a ferrovia para assumir o cargo de prefeito municipal por dois anos.

Olavo revela que aprendeu a disciplinar e organizar sua vida durante sua formação ferroviária e nas atividades realizadas na Igreja Católica. Durante a entrevista conta que, “nos tempos vagos que eu tinha aprendi muito na Igreja ajudando a procurar documentos de batizado, casamento, então ali me ensinaram muito de organização também, que aprendi muito na Sorocabana. A Sorocabana era extremamente organizada e rigorosa, se você errasse um centavo, tinha a chamada auditoria da contabilidade que cobrava de você um centavo. A Sorocabana era competente em tudo para acompanhar o serviço ferroviário, você tinha que despachar uma mercadoria tinha uma tarifa, tinha um peso, às vezes errava na conta, não tinha as máquinas de escrever de hoje, na mão mesmo, tinha um expresso que despachava a mercadoria que tinha oito vias com carbono, você tinha que usar o lápis tinta, apertar pra sair na última via o carbono, porque se não eles puniam você, não podia fazer em duas etapas, tinha que fazer forte para na última via aparecer o que você escreveu, era tudo a mão, eu devo muito a ferrovia e a Igreja”.

Depois de sua saída do poder público e como já havia concluído o curso superior em administrador de empresas, passa a exercer a função de gerente de Recursos Humanos na empresa Porcher do Brasil Limitada, onde continua trabalhando a 30 anos, sendo responsável por 115 funcionários. Também se dedica a causa da beatificação de dois ituanos Padre Bento Dias Pacheco e Dom Gabriel Paulino Bueno Couto, colaborou com a restauração das Igrejas de Santa Rita e da Nossa Senhora da Candelária.

Um fato pitoresco que recorda é a de um funcionário da via permanente, que exercia a função de pedreiro, Olavo conta que, “ele vivia de licença, o processo dele chamava 41510, cada um de nós tinha uma caderneta na Sorocabana, que era o número de registro, a minha era 60425, o processo dele tinha dez centímetros de grossura de tanta licença que ele tinha, ele vivia de licença médica, um belo dia, quando o bairro Alberto Gomes tava começando naquela época, vieram falar, olha o cidadão tal tá fazendo casa, tá em cima do andaime, fomos no Katahira, pegamos o fotografo, e

fotografamos o cidadão em cima do andaime assentando tijolo, e procuramos o médico que cuidava dos ferroviários, naquele tempo os ferroviários eram tão beneficiados que tinha um médico especial para eles, Doutor Emilio Chierighini, fomos lá, Doutor Emilio o cidadão tá trabalhando como que é? Pra mim ele tá doente, se ele tá trabalhando é por que ele quer, mas ele tá doente. Não adiantava nada a gente correr com algumas coisas, assim deste tipo”.

Segundo Olavo, Itu evoluiu bastante desde a época em que foi prefeito, a população de 50 mil habitantes passou para quase 200 mil, os municípios que concentravam em sua maioria na área rural, transfere-se para a cidade. As indústrias que chegaram à cidade colaboraram para a expansão comercial, que antes dependia dos municípios vizinhos, Campinas, Sorocaba e Piracicaba, hoje o comércio é forte, bons shoppings e opções de lazer. Na sua opinião a cidade está limpa e organizada, na área de segurança precisa ser solucionado o problema de roubo de veículos, e na área social se arrasta uma questão que não foi resolvida desde sua época, a quantidade de pedintes e flanelinhas no centro da cidade.

Sobre a implantação do projeto do Trem Republicano, Olavo responde que será uma atração turística entre as cidades de Itu e Salto, diz que sempre realiza passeios no trem turístico que liga Campinas a Jaguariúna, e revela ser um grande incentivador da implantação deste projeto na cidade.

Olavo considera importante contribuir para deixar uma memória para cidade, quando prefeito iniciou a implantação do museu da imagem e do som, diz não saber o que aconteceu com este projeto, podendo estar na sede da secretaria de cultura de Itu, desses depoimentos podem ser encontrados, a do Maestro Anísio Belcufine, da Madre Gema, do Doutor Ulisses de Moraes, do Doutor Ermelindo Maffei, pessoas que participarão da vida de Itu. Diz que não é tão velho assim, mas acha que será aproveitado algo de tudo que falou. Recomenda que na cidade de Itu seja realizado um trabalho para coletar os depoimentos das pessoas mais antigas da cidade, para que não se perca a memória de Itu.

O Sr. Messias nasceu em Elias Fausto no dia trinta de julho de 1942, é solteiro, reside com a irmã. Estudou até o 4º ano do antigo primário no antigo Grupo Escolar

Cesário Motta e frequentou por dois anos o Seminário Nossa Senhora do Carmo em Itu. Trabalhou na ferrovia de telegrafista e controlador de tráfego centralizado, em São Paulo na estação Barra Funda e na cidade de Campinas. Foi cedido temporariamente pela ferrovia para trabalhar na Divisão de Identificação Civil e Criminal na cidade de São Paulo e posteriormente no Velório Municipal de Itu.

Messias inicia seu trabalho na ferrovia aos 15 anos, através do curso de Formação de Transporte na estação de Itaiaci na cidade de Indaiatuba. Convidado pelo seu amigo, José Carlos dos Santos, o Zelão, que quando questionado pelo Messias a respeito deste curso responde, “Messias vou dizer uma coisa para você, o negocio é bater nos pauzinhos e sai o som, agora o bom mesmo rapaz é quando chega nas férias, a gente tem um mês no meio do ano e dois no fim de ano, você pode viajar na Sorocabana inteira sem pagar um tostão. Ainda ganha um salariozinho para estudar”. Messias responde e complementa, “deixa comigo que vou nessa, levei os documentos para admissão, estudei dois anos fui aprovado e comecei minha carreira de ferroviário”.

Durante o curso frequentou aulas teóricas na estação de Itaiaci e aulas práticas na estação de Itu aprendendo sobre telegrafia e o funcionamento do armazém, no despacho de encomendas e trens com carregamento de gados. Messias relata a dificuldade inicial em acostumar os ouvidos para decifrar os códigos por meio dos sons do telégrafo e escrever ao mesmo tempo.

Enquanto aguardava ser chamado para o trabalho continuou na estação de Itu estagiando, até ser chamado para atuar na estação Barra Funda em São Paulo no fichário de vagões, que consistia em catalogar vagões particulares estacionados no pátio da estação, para ser efetuada a cobrança de estadia pela companhia ferroviária. Trabalhou pouco tempo nesta função, logo em seguida prestou um concurso interno para o Controle do Tráfego Centralizado, mais conhecido como controlador CTC, localizado na própria estação Barra Funda, controlava um trecho da linha tronco entre as estações de Julio Prestes em São Paulo e a de Amador Bueno no município de Itapevi, chamado de sessão A, era o trecho com maior congestionamento de trens, desde cargueiros, rápidos e os de subúrbios.

O sistema CTC da Barra Funda poderia controlar até a estação Santo Antonio na cidade de Iperó, caso houvesse necessidade devido a algum problema de tráfego, quando, por exemplo, faltava energia elétrica, eram necessárias locomotivas não elétricas para rebocar os trens. A linha que ligava as estações de Mairinque e Santos era controlada pelo CTC da cidade de Santos. O controlador trabalhava em conjunto com um riscador, que registrava em um gráfico os trens que transitavam, o lápis vermelho era usado para os de passageiros, o azul para os cargueiros, o trem de socorro também era vermelho e tinha preferência máxima de tráfego. O Sr. Messias relata que o sistema CTC era uma novidade quando começou como controlador, técnicos de outros países vieram explicar aos engenheiros ferroviários o seu funcionamento, e ministrar cursos para os controladores.

O restante das linhas da Estrada de Ferro Sorocabana, o tráfego de trens eram controlados por meio de licença e staff operados por telegrafistas em cada estação ferroviária, era necessário os trens serem liberados em todas as estações do percurso percorrido, única forma de segurança utilizada para evitar o choque de trens.

Recorda-se também do trem especial do governador que tinha a preferência total de tráfego, os engenheiros ferroviários organizavam um itinerário especial para a viagem sair de São Paulo da estação Julio Prestes, com o caminho livre até seu destino, as cidades do interior, alterando se necessário até os horários dos trens de passageiros. A equipe de manutenção ficava em alerta, o trem tinha que ser apresentado em perfeitas condições de uso. O governador utilizava de viagens ferroviárias principalmente na época das eleições eleitorais.

O Sr. Messias relembra dois fatos curiosos que aconteceram durante seu estágio de telegrafista, o primeiro na estação de Salto o outro na estação de Pirapitingui. Na cidade de Salto seu colega, conhecido como Camarginho devido a sua baixa estatura, exercia a função de telegrafista. Messias conta que no momento da troca do bastão de staff, procedimento necessário para a liberação do trem, podendo ser executado com a composição ferroviária em movimento a baixa velocidade como neste caso, seu colega posicionado na plataforma da estação recebe o bastão do maquinista e entrega outro que infelizmente enrosca na maçaneta da porta da locomotiva, fazendo com que ele caísse debaixo do trem, todos que estavam na estação e observaram a cena ficaram

apavorados, pensando que ele tinha morrido, mas para a surpresa de todos nada de grave aconteceu a seu colega que reapareceu assustado e muito sujo, depois que o trem saiu da estação.

Já o outro fato acontecido na região do Pirapitingui na cidade de Itu, Messias não presenciou, mas ouviu dos funcionários da estação que vários doentes de hanseníase, na época chamados de leprosos, internados e encarcerados em um dos sanatórios estaduais, (criados com o intuito de evitar a propagação da doença no território paulista), localizado nas imediações da estação, combinaram um suicídio coletivo, todos de comum acordo ao cair da noite deitaram sobre os trilhos. Estes doentes numa atitude de total desespero escolhem por deixar de viver, por não suportarem mais o isolamento e os sofrimentos ocasionados por esta moléstia devastadora e sem uma cura conhecida na época.

Restando poucos anos para a sua aposentadoria, foi transferido para a Secretaria de Segurança, Divisão de Identificação Civil e Criminal do Governo do Estado de São Paulo, local responsável por emitir vários documentos, como carteira de identidade, atestado de antecedentes criminais e passaporte de viagem. Posteriormente permaneceu um tempo trabalhando em Itu no velório municipal, recordando apenas que dormia muito durante o expediente. Segundo Messias muitos ferroviários nesta época começaram a desempenhar outras funções fora da ferrovia, atuando em diversos órgãos do Governo do Estado ou emprestado para prefeituras.

A aposentadoria era com trinta e cinco anos de idade, mas devido às vantagens trabalhistas de insalubridade e os dois anos de estudo, este tempo foi reduzido para trinta anos, não recorda o ano que aposentou, acha que deveria ter uns 50 e poucos anos. Este período final de sua carreira ferroviária o Sr. Messias tem muita dificuldade de recordar, fica nítido que ele não consegue acessar as lembranças mais recentes de sua vida em sua memória.

No esforço para tentar se lembrar deste período, ele começa a repetir fatos que ele já mencionou, é neste momento que sua irmã Estela interrompe o depoimento na tentativa de auxiliá-lo a recordar este passado quase apagado de sua mente. Ela pediu para que eu perguntasse ao Sr. Messias sobre o seu trabalho na cidade de Campinas, de

imediate responde que exercia a função de controlador de tráfego, mas nesta estação todo o sistema era por meio de staff e licenciamento. Nesta etapa final de sua carreira seu trabalho era mais tranquilo apenas ensinando e auxiliando os controladores mais jovens, só conseguiu lembrar-se deste último trabalho graças à ajuda de sua irmã, antes ele tinha dito que teria se aposentado no velório municipal de Itu.

Quando Messias é questionado sobre a atual situação das ferrovias e da cidade de Itu, mais uma vez fica evidente o problema de sua memória recente, ele responde não saber nada a respeito, diz que as emissoras de TV não noticiam estes assuntos e que dificilmente sai de casa. Sua irmã interrompe mais uma vez, explicando que ela o trouxe para morar junto em sua casa em 1994, depois de um período que ficou internado em uma clínica para dependentes químicos. Ela diz não saber se a entrevista do seu irmão será útil devido a este problema de falta de memória recente, se desculpando pela sua interrupção, mas quando percebeu que ele começou a repetir demasiadamente os fatos quis auxiliá-lo. E foi uma surpresa quando ele perguntou se podia falar de sua vida de forma cantada, durante esta música ele menciona diversos trabalhos, finalizando com a profissão de ferroviário.

Depois de encerrar a entrevista a Sra. Estela notou que Messias havia se esquecido de comentar um fato pitoresco de sua memória ferroviária, o tempo em que morou dentro de um vagão dormitório num ramal inativo no pátio da estação Barra Funda em São Paulo. Retomando a entrevista Messias conta que, “como havia pessoal que morava no leito da linha, o pessoal da via permanente, eu sugeri um dia conversando com um dos meus chefes, se haveria possibilidade de numa linha considerada morta, sem circulação, colocar vagões dormitórios, eu poderia ficar lá pronto em caso de necessidade, vir trabalhar no controle de trens, na causa de ausência de funcionários por motivo doença ou motivo que não pudesse comparecer. Meu chefe achou que era uma coisa boa, para mim foi bom sobre vários aspectos, inclusive o financeiro... Morar no trem era uma mão na roda não pagava nada, nem aluguel, luz e água, se faltasse algum elemento das funções que eu exercia, então tocava o telefone interno, Messias se apronte e vem pra cá”.

Messias continua explicando que havia um telefone interno no vagão dormitório, que poderia tocar a qualquer hora chamando-o caso houvesse necessidade de seus



serviços, uma das razões de se morar de graça era estar sempre de prontidão, cobrindo falta de funcionários e auxiliando até na resolução de problemas com acidentes na linha ferroviária. Sobre a experiência de morar em um vagão comenta que gostava, diz que a trepidação das composições ferroviárias em movimento o embalava na hora de dormir, como uma criança embalada pela mãe e o barulho no começo incomodava, depois acostumou e dormia sossegado. O Sr. Messias narra com saudade sua vida profissional, que depois do ano de 1994 mudou radicalmente, com sua internação em uma clínica, deixando sequelas neurológicas, e dificuldades de memorizar sua história recente, criando lapsos de memória, e por consequência ele acabou se isolando da sociedade em sua residência.

Todos os depoentes são contemporâneos da mesma época, na década de 50 do século passado a ferrovia se mostrava como uma ótima oportunidade de emprego, além do status, seus empregados possuíam crédito fácil no comércio local, como é relatado nos depoimentos. Também é possível compreender uma parcela de suas vidas, nos anos que se dedicaram ao trabalho nas estradas de ferro, suas angústias, medos, curiosidades, sonhos e seus pontos de vista individuais a respeito da história ferroviária paulista.

Os entrevistados se mostraram felizes e entusiasmados em poder dividir suas histórias de vida. Herne “Eu fico alegre de ter falado tudo isso, é a primeira pessoa que estou contando minha vida profissional, eu estou falando parece que estou vivendo aquele tempo, a gente se emociona, é difícil, só aprontava quando era mais novo, brigava, apanhava, vai indo cresce cria juízo, graças a Deus estou aqui agora cuidando dos netos, obrigado de você fazer relembrar toda esta riqueza”. Olavo “Contribuir para deixar a memória, alguma coisa você vai aproveitar, cada um tem uma história, cada um tem um fato para acrescentar”. Messias “Se agrado a você, espero que também agrade às pessoas que venham a ver este documentário, fico feliz por isso”.

No caso do depoimento do Sr. Messias é possível observar, que a memória de sua vida profissional ocupa quase toda a sua mente. Ele continua a viver nesse passado, já que no presente há limitações psíquicas para o seu convívio social. Recordar suas lembranças com seus amigos é para ele mais do que nostalgia, é uma forma de sentir-se vivo no presente.

No depoimento do Sr. Herne, nota-se uma pessoa emotiva, que no passado foi motivado pelo seu sonho de ser maquinista, superando qualquer obstáculo para ficar próximo das velhas locomotivas, uma atração que nem mesmo ele consegue explicar, repetindo várias vezes que nasceu para isto, “ser um ferroviário”.

O Sr. Olavo viveu uma história diferente, não se aposenta na estrada de ferro, mas é com a ferrovia que surge a oportunidade de iniciar sua carreira política na cidade de Itu. Enfatiza no seu depoimento a disciplina e a organização administrativa da Estrada de Ferro Sorocabana, conhecimentos e valores adquiridos que foram aplicados, segundo ele, na sua gestão pública do município como vereador e prefeito.

Conforme a citação de BOSI, é possível observar que o Sr. Herne e o Sr. Messias usam suas memórias de forma diferente do Sr. Olavo, que ainda é uma pessoa ativa dentro da sociedade ituana, inclusive concorrendo nas eleições municipais para vereador. Já os outros dois vivem mais do passado do que o presente, de forma mais acentuada o Sr. Messias que praticamente não consegue reter quase nada da memória recente.

#### **4. Considerações Finais**

A partir das três entrevistas utilizadas neste artigo, foram comentados apenas seus principais aspectos, apresentando histórias inéditas e desconhecidas da sociedade ituana, que podem vir a ser reconhecidas e valorizadas por meio de uma exposição. Para isto se faz necessário a continuidade deste trabalho abrangendo mais depoimentos, que devido ao formato do artigo não foi possível neste momento, mas abre precedentes para que no futuro tenha continuidade em outros trabalhos acadêmicos.

A importância da continuidade deste trabalho pode ser constatada pela riqueza das informações obtidas em apenas três depoimentos estudadas neste artigo. Atualmente na cidade de Itu pode ser encontrado em torno de 20 antigos ferroviários com mais de 70 anos de idade, das mais diversas funções, como chefe de estação, bilheteiro, manobrador, guarda fios e o pessoal da manutenção da via permanente, pessoas que podem vir a falecer e levar consigo grande parte da história ferroviária da região.

Estes depoimentos já estudados e os próximos que poderão ser coletados, e por ventura sejam utilizados em um futuro museu ferroviário municipal na antiga estação, também poderiam ser um embrião para a criação de um centro de memória da cidade, como sugeriu o Sr. Olavo Volpato, que sonhava em implantar este projeto durante sua gestão como prefeito municipal.

## 5. Referências Bibliográficas

- ANDRADE, José Vicente de. **Turismo: Fundamentos e Dimensões**. São Paulo: Ática, 2002.
- BORBA, Frederico de Assis Pacheco. **Pacheco de Itu**. São Paulo, 1977.
- BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1979.
- CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio histórico e cultural**. São Paulo: Aleph, 2002.
- CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1981.
- Cronologia Histórica Ferroviária**. Disponível em: <<http://www.antf.org.br/>> Acessado em: 27/10/2008 às 11h15
- Estação Ferroviária da cidade de Itu**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itu.htm>> Acessado em: 10/06/2008 às 9h30
- FALEIROS, Rogério Naques. **Fronteiras do café: fazendeiros e “colonos” no interior paulista (1917-1937)**. Bauru: EDUSC, 2010.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Rio de Janeiro: Vértice, 1990.
- LAVANDER Jr, Moysés; MENDES, Paulo Augusto. **SPR, Memórias de uma Inglesa**. São Paulo: Clanel, 2005.
- MARTINS, José de Souza. **O Cativo da Terra**. São Paulo: HUCITEC, 1986.
- MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas: Pontes, 1990.
- MORI, Victor Hugo. (ORG) et. al. **Patrimônio: atualizando o debate**. São Paulo: IPHAN, 2006.
- NARDY FILHO, Francisco. **A Cidade de Itu**. Itu: Ottoni, 2000.
- NOGUEIRA, Emilia Costa. **O Movimento Republicano em Itu. Os Fazendeiros do Oeste Paulista e os Pródomos do Movimento Republicano** (Notas prévias). In REVISTA DE HISTÓRIA, Vol. IX, ano V, número 20, Páginas 379-405. Outubro/dezembro de 1954.
- ODALIA, Nilo; CALDEIRA, João Ricardo de Castro. (orgs.) **História do estado de São Paulo: a formação da unidade paulista**. São Paulo: UNESP; Imprensa Oficial; Arquivo Público do Estado, 2010.
- PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 2002.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo 1870-1940**. São Paulo: HUCITEC, 1981.

SERRA NEGRA, Carlos Alberto; SERRA NEGRA, Elizabete Marinho. **Manual de trabalhos monográficos de graduação, especialização, mestrado e doutorado**. São Paulo: Atlas, 2007.

SILVA, João José da. **Companhia Ytuana de Estrada de Ferro**. Revista Campo & Cidade – Embarque no Trem da História. Itu: IGIL, n° 25, páginas 17-23. Junho/julho de 2003.

\_\_\_\_\_. **Tecelagens de Itu e Salto**. Revista Campo & Cidade – Uma fábrica de histórias. Itu: IGIL, n° 32, páginas 15-29. Agosto/setembro de 2004.

SIOLI, Maria de Lourdes Figueiredo. **Itu. História para jovens leitores**. Itu: Ottoni, 2002.

**Solenidade do Cinquentenário da Convenção de Itu**. São Paulo: Melhoramentos, 1923.

THOMPSON, Edward Palmer. **As Peculiaridades dos Ingleses**. Textos Didáticos. Campinas: Unicamp, 1993.

VASQUEZ, Pedro. (ORG) **Caminhos do Trem**. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

WORCMAN, Karen; PEREIRA, Jesus Vasquez. **História falada: memória, rede e mudança social**. São Paulo: SESC SP: Museu da Pessoa: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.

ZUCOLIN, Cledyani; ALCÂNTRA, Daniel. **Herança de uma Estrada de Ferro**. 2002. Área Jornalismo. Faculdade Prudente de Moraes, Itu.

**ANEXO A****ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADO**

- 1 – Para começar, gostaria que o senhor dissesse seu nome completo, data e local de nascimento.
- 2 – O senhor sabe sobre a origem de sua família?
- 3 – Quando o senhor nasceu, onde sua família morava?
- 4 – O senhor estudou? Até que série?
- 5 – O senhor se lembra como foi o noivado e o dia do casamento?
- 6 – O senhor teve filhos? Quantos?
- 7 – Como o senhor começou a trabalhar na ferrovia? O que exatamente o senhor fazia?
- 8 – Quais foram as principais dificuldades no início? Em quais funções atuou?
- 9 – O senhor obteve alguma formação na área ferroviária? Quais?
- 10 – Como era o ambiente de trabalho na ferrovia?
- 11 – Em quais estações e trechos ferroviários trabalhou?
- 12 – Naquele tempo o senhor teve conhecimento de alguma greve?
- 13 – Muita coisa mudou no trabalho ferroviário? O senhor poderia dar alguns exemplos?
- 14 – O senhor trabalhou em outro emprego depois da ferrovia? Quais?
- 15 – O senhor continua trabalhando? E, além do trabalho o que gosta de fazer?
- 15 – Como está a família do senhor atualmente? Com quem o senhor mora?
- 16 – Quais foram as principais mudanças na cidade de Itu, no decorrer dos anos?
- 17 – O que acha da implantação do projeto Trem Republicano?
- 18 – Qual é hoje seu maior sonho?
- 19 – Se o senhor pudesse mudar alguma coisa em sua vida, o que seria?
- 20 – O que o senhor achou de contar um pouco da sua história?

**ANEXO B****LINKS DOS VÍDEOS DAS ENTREVISTAS**

<http://youtu.be/N56NhN9jxFU>

<http://youtu.be/qScvvFLb8tA>

[http://youtu.be/mV3icpIU\\_GE](http://youtu.be/mV3icpIU_GE)

<http://youtu.be/JV2xuSFiQvs>

[http://youtu.be/euz\\_KrEVSiy](http://youtu.be/euz_KrEVSiy)